Appréciation de la Presse.

Du *Canadien*, 28 Juin 1881.

" Celui des orateurs libéraux qui a été écouté avec le plus d'attention est M. Charles Langelier, qui a certainement fait un joli discours à son point de vue."

" De *La Gazette de Montréal*, 28 juin 1881.

Après M. Gagnon, M. Charles Langelier prit la parole et prononça un discours très-élaboré dans lequel il exprima de fortes appréhensions pour l'avenir de notre Province.

De *La Patrie*, 28 juin 1881.

A la séance du soir M. Charles Langelier, député de Montmorency, prit la parole. C'est peut-être lui qui a fait, sur la question, le discours le mieux nourri de faits écrasants contre l'administration du chemin. Il l'attaqua au point de vue des affaires ; prouva chiffres en mains que les résultats obtenus de l'exploitation de la ligne étaient déplorables, et s'appuyant sur des autorités de la plus haute importance, il démontra, au grand scandale de la droite, l'incompétence complète de M. Sénécal. J'espère que ce discours sera publié dans son entier. C'est un effort de logique et de vraie éloquence qui fait le plus grand honneur à celui qui l'a prononcé et qui le place du coup au rang des hommes les plus éminents de la représentation.

LE CHEMIN DE FER

DE

Q. M. O. & O.

ADMINISTRATION DE M. L. A. SENECAL.

DISCOURS PRONONCE DANS LA LEGISLATURE DE QUEBEC

PAR

CHARLES LANGELIER, ECR.

DÉPUTÉ DE MONTMORENCY. 5

M. l'Orateur. La session doit finir bientôt et il est évident, d'après ce qui se passe ce soir, qu'elle finira comme elle a commencée. On se souvient, en effet, que lors des débats sur l'adresse, le parti ministériel resta muet et refusa de répondre aux graves accusations qui furent portées contre le gouvernement par ce côté-ci de la Chambre. Ce spectacle si étrange, si extraordinaire se répète ce soir. Le gouvernement laisse faire la discussion sur l'administration du chemin de fer de Q. M. O. et O. et ne relève pas le gant que nous lui avons jeté. Qu'est-ce que cela prouve? C'est que nos adversaires n'ont rien à répliquer et comme le dit le proverbe : qui ne dit mot consent.

Je crois que cette Chambre ne peut fermer plus longtemps l'oreille aux murmures qui se font entendre d'un bout à l'autre de la Province et qu'il est temps de donner à l'opinion publique une satisfaction à laquelle elle a droit. N'oublions pas que nous sommes ici les représentants de cette opinion publique justement alarmée et qu'en notre qualité de mandataires du peuple, nous ne pouvons pas ignorer plus longtemps le malaise, l'inquiétude, le mécontentement même qui règnent dans la Province au sujet de l'administration d'une propriété qui constitue presque tout notre domaine provincial, je veux parler du chemin de fer du Nord.

Oui, M. l'Orateur, personne ne niera que le peuple de cette Province est profondément alarmé à l'endroit de l'administration de ce chemin de fer. Des accusations du caractère le plus grave ont été portées par la presse

contre le surintendant nommé par le gouvernement. Un journal de cette ville surtout, l'ÉLECTEUR, a été le premier à jeter le cri d'alarme, il a dénoncé M. Sénécal et son entourage, avec une vigueur et un courage remarquables. Les poursuites dirigées contre lui par M. Sénécal ne l'ont pas arrêté dans ses dénonciations qu'il affirme être prêt à prouver. Mais, il y a plus, on a vu des journaux ministériels comme le *Chronicle* de cette ville partager ces appréhensions et soutenir énergiquement que les plus grands intérêts du public étaient en péril.

Désireux de calmer la conscience publique, le gouvernement fit dire à son de trompettes par ses organes, petits et grands, que dès le début de la session, tout ce qui concerne le chemin de fer de Q. M. O. et O. serait mis devant la Chambre et que la députation aurait toutes les facilités possibles d'examiner minutieusement l'administration de ce chemin. La presse ministérielle déclara solennellement qu'aucune information ne serait refusée, qu'une enquête serait accordée et que M Sénécal en sortirait blanc comme neige et que l'auréole de ses vertus administratives éblouirait les yeux les moins bien disposés.

On crut un moment dans le public à la sincérité de ces promesses et l'on en attendit l'accomplissement avec anxiété. Néanmoins l'hon. M. Joly, toujours si vigilant quand il s'agit de défendre les droits du peuple, n'ajouta qu'une foi médiocre à ces promesses. Aussi dès le début de la session, il mit le gouvernement en demeure de tenir ses engagements.

Le 2 mai, cinq jours après l'ouverture de la session, M. Joly mit sur les ordres du jour une motion à l'effet "qu'un comité, composé de MM. Irvine, Beaubien, Mercier, Mathieu et Beaudet fut formé avec instruction de s'enquérir généralement de tout ce qui concerne le chemin de fer de Q. M. O. et O. depuis le 1er Novembre 1879 et de faire rapport ; avec pouvoir d'envoyer chercher personnes et papiers."

Comme on le voit c'était une excellente occasion pour le gouvernement de montrer que sa position était inattaquable et que toutes les accusations lancées par la presse libérale étaient autant de faussetés qu'elle ne pourrait établir. Mais non, bien loin de là, le gouvernement combattit avec obstination la formation du comité demandé. Il fit plus : dans la crainte de voir quelques-uns de ses partisans l'abandonner sur cette question, M. Chapleau déclara qu'il prendrait cette enquête demandée comme un vote de non-confiance. C'était dire qu'il ne voulait pas d'enquête. Car ses amis qui tiennent beaucoup plus au pouvoir qu'aux intérêts de la Province votèrent pour refuser l'enquête. Voila comment le gouvernement et ses amis ont tenu leurs promesses.

Cette attitude si extraordinaire du gouvernement, ce désir si ardent de soustraire à la Chambre l'administration de M. Sénécal excita le mécontentement de quelques députés ministériels ; il fallait les rassurer, leur don-

ner un prétexte quelconque pour les sauver aux yeux de leurs électeurs. Il fut bien vite trouvé : on leur dit qu'ils pourraient faire cette enquête contre M. Sénécal dans le comité des comptes publics. Cela leur suffit pour sacrifier leurs opinions à l'esprit de parti ; cette pauvre raison fut le bandeau avec lequel on leur ferma les yeux pour leur arracher un vote coupable et opposé aux plus chers intérêts de notre pays.

Le gouvernement compte sans doute sur le petit nombre de journaux libéraux pour démasquer ces misérables expédients et renseigner le public. C'est évident, puisque depuis son avènement au pouvoir, le gouvernement Chapleau a acheté plusieurs feuilles libérales qui n'ont pas eu le courage de continuer les combats pour la bonne cause sous le drapeau libéral. Mais Dieu merci, le parti libéral qui a fait depuis tant d'années toutes sortes de sacrifices pour éclairer l'opinion publique, fonda un nouveau journal pour dénoncer au peuple tous ceux qui le pillent et le trompent.

Cependant, l'opposition voyant qu'on lui refusait obstinément un comité d'enquête, eut recours au comité des comptes publics. Elle profita de ce moyen, tout insuffisant qu'il fut, pour obtenir quelques renseignements sur la façon dont notre chemin de fer provincial est administré. Lorsque cette enquête sera mise devant le public, on verra que M Sénécal administre mal ce chemin et qu'il se sert de sa position pour spéculer aux dépens de la Province : les embranchements de Joliette, de Berthier et le chemin de fer sur la glace en face de Montréal sont là pour établir mon assertion.

On verra que M. Sénécal a admis sous serment avoir des intérêts considérables dans tous ces chemins de fer ; et, quand les intérêts de ces différents chemins venaient en conflit avec ceux du chemin de fer de Q. M. O. et O, c'était M. Sénécal, gérant de ce dernier, qui transigeait avec M. Sénécal propriétaire ou intéressé sur les autres lignes. On comprend facilement que M. Sénécal ne négligeait pas ses petites affaires et je vais le démontrer. La ligne de Joliette a fait avec le chemin de Q. M. O. et O. un contrat pour le trafic. Or, ce chemin de Joliette n'a que 6 milles de longueur, tandis que la longueur de la voie du chemin de fer de Q. M. O. et O., depuis la jonction du chemin de Joliette à Montréal est de 46 milles. A part cette différence déjà si considérable, le gouvernement fournit tout le matériel roulant, la force motrice, le personnel et reçoit seulement les deux tiers du prix du fret, l'autre tiers appartient aux propriétaires de la ligne de Joliette dont M Sénécal est l'un des principaux intéressés. Voilà un fait considérable, assurément, eh bien, l'enquête en a dévoilé des douzaines de cette nature. M. Sénécal propriétaire du chemin sur la glace a fait également d'excellentes transactions avec M. Sénécal gérant du chemin de fer provincial

S'il est un principe bien connu dans notre droit, c'est que les employés pu-

blics sont tenus de donner des cautions comme garantie de la bonne exécution de leurs devoirs. Le moindre petit officier public qui ne reçoit souvent qu'un salaire de 5 ou 6 cents piastres, est obligé de fournir un cautionnement. On a agi différemment pour M. Sénécal. Le gouvernement lui a confié l'administration d'une propriété qui nous a coûté 12 millions de piastres et cela sans exiger de lui un centin de cautionnement. N'est-ce pas là un fait révoltant? Et, l'on ne prétendra pas que M. Sénécal ait des antécédents qui soient de nature à rassurer le public. Bien loin de là, il est de notoriété publique que M. Sénécal est un banqueroutier, un insolvable et qu'il ne pourrait obtenir pour cent piastres de crédit dans aucune banque. Il est connu de tout le monde que M. Sénécal a tué toutes les entreprises auxquelles il a été mêlé, qu'il a ruiné presque tous ceux avec lesquels il a fait des affaires.

Cette Chambre n'ignore pas la profonde sensation que créa dans notre public le vigoureux article de L'ELECTEUR où tous ces faits étaient relatés. M. Sénécal s'attaqua à M. Gagnon, le gérant de ce journal et le traduisit devant la Cour à Montréal; il crut effrayer le député de Kamouraska en suspendant au-dessus de sa tête cette épée de Damoclès, mais on sait qu'il n'est pas homme à prendre peur pour si peu de chose, et quand le fil qui la retient sera rompu, cette épée tombera sur la tête de M. Sénécal lui-même. Car ne l'oublions pas, le procès qui se déroulera cet automne devant la Cour Criminelle à Montréal, ne sera pas celui de M. Gagnon, mais bien celui de M. Sénécal. Quand ce dernier aura passé une journée dans la boite, questionné par des hommes de l'habileté de MM. Irvine et Mercier, il est sûr qu'alors la cause de L'ELECTEUR sera à peu près gagnée. Les rôles seront intervertis et d'accusateur M. Sénécal pourrait bien finir au banc des accusés qui ne lui est pas tout-à-fait étranger, on le sait.

Eh bien! encore une fois c'est entre les mains d'un pareil homme que le gouvernement a remis l'exploitation de notre chemin de fer. Aussi quel a été le résultat de ses opérations? Tout simplement désastreux. Il est bien vrai que dans les comptes publics, en manipulant les chiffres, en chargeant aux frais de construction des sommes qui auraient dû être imputées aux frais d'exploitation, on est arrivé à montrer qu'on avait réalisé sur le chemin $110,000 de profit. Mais je dis que ce chiffre est faux, qu'il ne donne pas une idée exacte de l'administration. Car on a beau dire, si l'on consulte les recettes et les dépenses du Q. M. O. et O. on constate que les dépenses sont de $27,383 plus élevées que les recettes. Il y a donc un déficit clair, indéniable de $27,383 sur les opérations de l'année dernière!

Tout le monde pourtant, admet que le chemin de fer Q. M. O. et O. devrait payer énormement, rapporter des profits considérables; le *Canadien* je crois, est même allé jusqu'à dire que l'an prochain, le chemin donnerait un excédent

sur ses dépenses de $400,000. Comment se fait-il alors que M. Sénécal—ce modèle des surintendants—arrive avec un joli déficit de $27,383.00! Si l'on veut se convaincre de l'exactitude de ce chiffre, qu'on refère aux pages 8 et 9 des comptes publics de cette Province pour 1880 et l'on y verra ce qui suit:

Q. M. O. et O. dépenses pour salaires et trafic.	$419,805.33
Q. M. O. et O. revenus provenant du trafic........	392,522.72
Déficit:	$ 27,383.00

Voilà le bilan de l'administration de M. Sénécal pour l'année fiscale qui vient de finir. Ses comptes accusent un déficit de $27,383.00, quand ce même chemin devait nous rapporter d'après les arrangements que M. Joly avait faits, la jolie somme de $225,000.00 par an net.

Un autre fait qui prouve que M. Sénécal est un prodige comme financier est celui-ci: Il est payé comme surintendant au moyen d'une commission de 2½ p. c. sur les profits nets du chemin. Or, malgré que ses comptes accusent un déficit de $27,383.00, il a reçu l'an dernier, grâce à cette petite commission, un salaire de $11,500.00! Le gouvernement a eu le soin de nous dire que ce joli denier comprenait ses frais de voyages. Les frais de voyage de M. Sénécal! Quelle immense plaisanterie! Est-ce qu'on ne sait pas que M. Sénécal voyage toujours à bord d'un char palais qui a coûté $6,000.00 à la Province? Est-ce qu'on ignore que M. Sénécal ne paie jamais un liard quand il voyage? Mais, ce qui est plus renversant encore, c'est que M. Sénécal avec sa petite commission de $11,500.00 par an a trouvé moyen d'acheter des parts pour un montant considérable dans le chemin de fer de Joliette et Berthier et aussi dans le chemin de fer sur la glace. Il a pu encore payer *ses frais de voyages* et en outre acquitter des vieilles dettes à un montant d'environ $60,000.00 tel que l'a affirmé M. Mercier en Chambre.

Voilà les faits indéniables constatés dans nos comptes publics. Eh bien! après cela, y a-t-il un seul membre de cette Chambre qui voudrait confier à M. Sénécal la gestion de ses affaires? Je dis non. Or si l'on ne voudrait pas lui remettre en mains la gestion de ses affaires personnelles, comment peut on consentir à lui laisser l'exploitation d'un chemin qui nous a coûté douze millions de piastres?

Franchement, M. Sénécal a toujours procédé de cette façon en affaires, il n'y a rien d'étonnant que ses créanciers aient eu à s'en plaindre; L'ÉLECTEUR a parfaitement apprécié sa manière de calculer en disant qu'il posait zéro et retenait tout. C'est précisément de cette théorie si nouvelle en fait d'arithmétique que les créanciers de M. Sénécal se sont plaint, si amèrement et c'est cette même théorie qu'il met aujourd'hui en pratique sur le chemin de Q. M. O. et O.

J'arrive maintenant aux arrangements du gouvernement Joly au sujet de la location du chemin de Q. M. O.

et O. au Syndicat composé de MM. Thos McGreevy, Thos Teffin, C. O. Perrault et E. M. Hart, des hommes, on l'admettra, dont la position dans le monde des affaires vaut bien celle de M. Sénécal. L'hon. député de Montréal-Est a blâmé ces arrangements, il a prétendu qu'ils étaient très désavantageux pour la Province. Dans le même temps, il nous a parlé avec des éloges délirants des propositions magnifiques qui avaient été faites au gouvernement actuel au sujet de la location de notre chemin de fer provincial.

Quelles étaient les propositions faites à M. Joly ? Les voici telles qu'on les lit dans le projet de bail : " Le présent bail est fait pour la somme de deux cents mille piastres par année, que les dits locataires s'obligent de payer conjointement et solidairement au Trésorier de la Province de Québec, à son bureau, par paiements semi-annuels pendant la durée du dit bail et du moment que le pont d[illegible] sera construit de façon à mettre le dit chemin en correspondance avec le chemin de fer du Canada Central, une somme additionnelle de vingt cinq mille piastres par année, payable comme ci-dessus prescrit, sera ajouté au montant du dit loyer."

Et comme garantie que le loyer serait payé régulièrement M. Joly forçait les syndics à déposer entre les mains du Trésorier une somme de cinquante mille piastres, pour assurer le paiement du dit loyer. Donc M Joly, cet homme qui au dire de ses adversaires, ne savait pas gouverner, ruinait la Province, cet homme là, dis-je, exigeait une garantie au moyen d'un dépôt en argent, au montant de $50,000, du syndicat qui, offrait pourtant toutes les garanties possibles d'honorabilité et de solvabilité. Mais cette garantie n'était rien comparativement à celle que fournissaient au gouvernement les améliorations sur le chemin que le syndicat devait faire Le gouvernement actuel, ce gouvernement de bonne volonté, ce gouvernement économe qui devait restaurer nos finances, livre notre chemin de fer aux mains d'un banqueroutier, sans même exiger de sa part un sou de cautionnement.

Notons bien qu'à l'époque où M. Joly voulait ainsi le louer, le chemin de Q. M. O. et O. n'était pas terminé, et le syndicat s'engageait à le finir tel qu'on le voit par la clause suivante : " Les dits locataires s'obligent à faire terminer et complèter à leurs propres frais les usines du dit chemin, à Montréal, Québec et Hull ou à tout autre endroit qu'il sera nécessaire pour le bon fonctionnement du dit chemin, d'après des plans pour toutes ces améliorations et additions d'un caractère permanent, tels que stations, usines et voie d'évitement qui devront, au préalable, être soumis au Commissaire des Travaux Publics, etc., etc., etc."

Comme on le voit par cette clause, le syndicat devait terminer à ses frais le chemin et payer un loyer annuel de $225,000.00. Et qu'on n'oublie pas que dans le temps, il fallait créer un trafic au chemin, donner une nouvelle direction au commerce, développer

l'industrie et l'activité sur le parcours du chemin, toutes choses fort difficiles à obtenir et indispensables au succès d'un chemin de fer.

Telles étaient, en résumé, les conditions du marché de M. Joly avec le Syndicat. Voyons maintenant en quoi consistait les propositions faites à M. Chapleau.

Le gouvernement vient nous dire aujourd'hui qu'on lui offre un loyer de $400,000.00 par année. A l'instar du singe montrant la lanterne magique, le gouvernement n'oublie qu'un point, c'est de dire à la Chambre et au pays que depuis l'époque à laquelle le gougouvernement offrait de louer le chemin pour $225 000 par an, il a été dépensé sur ce même chemin, pour frais de construction et payé par le trésor une somme de $2,696,193.36 et que l'intérêt sur cette somme forme un montant de $134,809.61, ce qui porte la dépense totale à $2,831,001.97. L'intérêt sur cette dernière somme à 5 par cent représente $141,550.10. En ajoutant ce montant au $225.000 de loyer que devait retirer le ministère Joly, on arrive à un chiffre de $366,550.10. Un autre fait bien important dont le Premier ministre n'a pas parlé, c'est qu'il devait obtenir ces $400,000.00 de loyer seulement lorsque le chemin serait prolongé jusqu'aux casernes de la porte de Québec, ce qui va coûter encore tout près d'un million de piastres et ce qui de fait réduit à $350,000.00 le loyer du chemin. Or je viens de démontrer que les arrangements proposés par le gouvernement Joly équivalaient à un loyer annuel de $356,550.10, c'est-à-dire $16,550.10 de plus que ne rapporterait le projet de location tant vanté par nos adversaires.

Voyons maintenant quel aurait été le résultat de cette transaction du gouvernement Joly au point de vue des finances de la Province.

Au 30 juin 1882, le chemin de fer de Q. M. O. et O. aura coûté au gouvernement la somme de $12,912,712.64 qui se répartit comme suit, année par année :

1875	$650,706.19
1876	1,322,055.01
1877	3,481,670.24
1878	2,146,108.01
1879	1,900 980.83
1880	268,129.52
1881	2,428,062.84
1882	715,000.00
	$12,912,712.64

Pour l'année 1881, *l'état des recettes et des dépenses pour les dix mois expirés le 30 Avril* dernier porte à $2,023,385.70 les frais de construction durant ces dix mois, ce qui fait une moyenne de $404.677,14 pour les deux mois qui expireront le 30 juin prochain et ce qui donne pour toute l'année un total $2,428,062.84. Quant aux dépenses imputables au compte *construction* pour l'année 1882, je prends le chiffre qui est porté au budget supplémentaire.

Maintenant, en résumant ces chiffres je constate qu'au 30 juin 1879, date à laquelle aurait pris effet le bail proposé par le ministère Joly, le chemin de

fer du gouvernement coutait à la Province $9,501,520.28, ce qui laisse pour la période comprise entre cette date et le 30 juin 1882 une somme de $3,411,-192.36. Il est évident qu'en louant le chemin aux conditions mentionnées dans le projet de bail que je viens de citer, le gouvernement Joly aurait épargné à la Province la dépense de ces $3,411,192.36, puisque les locataires s'obligeaient à faire à leurs dépens, sauf remboursement dans la suite, les travaux pour la confection desquels le trésor provincial a payé ou paiera cette même somme, c'est-à dire qu'au moyen de ce bail, le ministère Joly dégrevait le budget d'une somme de $3,411,192.36, montant qui à 5 0/0 représente un intéret annuel de $170,-559.62. Enfin c'est pour payer toutes ces dépenses de construction ou plutôt de parachèvement du chemin que le gouvernement actuel a du contracter en France un emprunt de quatre millions, et comme ces dépenses auraient été évitées par le bail proposé par le gouvernement libéral, l'emprunt français aurait été pareillement évité, et la dette publique serait de quatre millions moindre qu'elle n'est aujourd'hui.

Et ce n'est pas tout. En vertu de ce bail le trésor aurait déjà touché $400,-000.00 pour les deux années de loyer comprises entre le 30 juin 1879 et le 30 juin 1881, ce qui aurait aidé davantage le gouvernement à faire face à la situation et relevé d'autant le crédit de la Province. Puis, au lieu de se trouver, comme il l'est aujourd'hui, dans la triste nécessité de nous annoncer un déficit considérable pour l'année et de recourir à l'expédient ruineux des emprunts temporaires pour combler ce déficit et faire honneur aux engagements du pays, l'hon Trésorier provincial, aurait une balance respectable à sa disposition et ne serait pas obligé de faire miroiter aux yeux de la Chambre des ressources imaginaires pour calmer les craintes légitimes de tous ceux qui étudient sérieusement notre situation financière. Ce serait plus honorable pour lui et assurément beaucoup plus avantageux pour le pays.

Pourquoi le gouvernement libéral a-t-il échoué dans sa tentative de louer notre chemin de fer provincial et de restaurer par là les finances de la Province ? C'est parce que le Premier ministre actuel et ses amis lui ont fait alors une opposition factieuse, déloyale et antipatriotique dont le chef du gouvernement sent encore les conséquences. Car il voudrait bien louer le chemin aujourd'hui, mais il en est empêché par la ligne de conduite qu'il a tenue en 1879 ; il prévoit l'orage qu'il soulèverait en se mettant en opposition flagrante avec sa conduite d'alors.

C'est donc grâce au parti conservateur que le chemin n'a pas été loué et qu'il est encore exploité par le gouvernement. Nous savons maintenant à quoi nous en tenir sur cette exploitation par le ministère-Chapleau. En Europe, les hommes les plus compétents sont unanimes à condamner l'exploitation d'un chemin de fer par l'état. Voici ce qu'en dit un homme dont la compétence en pareille matière est uni-

versellement reconnue, je veux parler de M. F. Jacquemin, directeur des chemins de fer de l'Est, en France: Vol. I, page 33.

" Si l'on veut, dit-il, en parlant des dangers économiques de l'exploitation par l'état, apprécier l'exploitation par l'état, il faut voir ce qu'elle était dans les grandes lignes aliénées par les gouvernements allemands et ce qu'elle est encore dans quelques exploitations morcelées. Les dépenses d'exploitation sont soldées par le budjet de l'État, on ne porte à leur réduction qu'un intérêt platonique. Quant au développement des recettes et à la recherche du trafic, il n'en est pour ainsi dire pas question: certains agents considéraient cette recherche comme avilissante; dans tous les cas, ils ne portaient aucun intérêt à une augmentation de transport, dont la première conséquence eut été une augmentation de travail."

" Libre de manier les tarifs à son gré, un gouvernement résistera difficilement à la tentation de s'en faire une arme dans les luttes électorales, et plus d'une fois la tribune belge a formulé cette accusation. Dans de semblables conditions les relations à maintenir entre le capital de construction et le produit de l'exploitation sont faussées et le pays court grand risque de voir amoindries, perdues peut-être, les recettes qu'il espérait trouver dans le produit des chemins de fer."

Ne dirait-on pas que ces dernières phrases ont été écrites pour condamner et exposer ce qui se pratique actuellement sur notre chemin de fer provincial? Jacquemin parle avec raison de l'abus qu'on fait d'un chemin de fer dans les luttes électorales. On se rappelle la poursuite intentée l'hiver dernier contre M. Sénécal par un cabaleur nommé Duprat, auquel il avait donné des permis de circulation pour l'induire à travailler en faveur du candidat ministériel dans le comté de l'Assomption: je suis informé qu'il a agi de la même façon avec un M. Latour, de Lachine, et un M. Charest, avocat, de Montréal qui lui réclament $50.00 par mois de salaire en sus des permis de circulation qu'il leur a donnés. Voilà quelques exemples pris entre mille et si nous pouvions pénétrer les secrets de cette administration tortueuse nous en découvririons bien d'autres.

M. Jacquemin parle aussi de la falsification des relations à maintenir entre le capital de construction et le produit de l'exploitation. C'est précisement ce qui est arrivé sous l'administration de M. Sénécal. Contrairement à ce qui se pratique sur tous les chemins de fer bien administrés, M. Sénécal a débité depuis deux ans au compte de construction au delà de $2,500,000.00 qui auraît dû être portées au débit du compte d'exploitation. En France, en Allemagne, en Angleterre et aux Etats-Unis, il est de principe que du moment qu'un chemin de fer est livré à l'exploitation, toutes les dépenses qui se font pour le parachever doivent être imputées au compte d'exploitation. Voici ce que dit à ce sujet l'auteur que je viens de citer au vol. I page 73:

" Théoriquement, tout ce qui augmente la valeur du chemin de fer semble pouvoir faire partie du compte de premier établissement ; l'entretien ne doit comprendre que ce qui concerne le maintien et la conservation de la valeur première. "

" Nous venons de dire *théoriquement*, car nous ne croyons pas qu'il y ait lieu dans la pratique de se lier par des règles inflexibles, nous pensons qu'il vaut mieux fermer le compte capital le plus tôt possible et demander ensuite aux recettes annuelles les ressources nécessaires aux agrandissements de gare, aux acquisitions de matériel roulant, à toutes ces nécessités de l'exploitation. On diminuera peut-être par ce procedé les revenus dans les premières années, mais on ne verra pas son capital s'accroître indéfiniment. "

Le même auteur dit encore sur le sujet vol II page 36 :

" La distinction entre le compte capital et le compte exploitation n'était pas non plus nettement difini aux débuts de l'exploitation. En thèse générale, tout agrandissement, toute amélioration permanente et définitive doivent être payé par le compte capital et le compte exploitation ne doit être chargé que des dépenses de renouvellement. Irréprochable en théorie cette distinction nous parait dangereuse dans la pratique, et nous pensons que, sauf de très rares exceptions, le compte construction doit être clos peu d'années après l'ouverture d'une ligne, et que c'est à l'exploitation qu'il appartient de supporter la dépense de la plupart des améliorations que réclame une ligne."

" Sans doute, en laissant le compte capital toujours ouvert, on laisse disponible chaque année une part plus importante des revenus et on augmente le dividende à distribuer ; (disons la commission de M. Sénécal) mais on augmente aussi les charges que le capital doit supporter, on grève en un mot l'avenir au profit du présent et un tel système engendre quelques fois des regrets."

D'ailleurs il est facile de comprendre pourquoi, M. Sénécal fait preuve d'un si grand zèle pour grossir le compte de construction en faveur du compte d'exploitation. Il est payé comme je l'ai déjà dit, au moyen d'une commission de $2\frac{1}{2}$ par cent sur les recettes nettes du chemin. Or, il est évident qu'en faisant supporter au compte construction les frais de parachèvement qui devraient être payés par le compte exploitation, il diminue d'autant le montant apparent des frais d'exploitation et augmente dans la même proportion le chiffre des recettes nettes sur lesquels il perçoit sa commission. S'il eut suivi le système de comptabilité en usage dans toutes les administrations bien conduites, le compte d'exploitation aurait accusé un déficit considérable et il n'aurait pas touché les $11,500.00 qu'il s'est payées lui-même depuis qu'il est gérant du chemin de Q. M. O. et O.

M. Sénécal du reste parait avoir des idées bien singulières en fait de comptabilité et ignorer complètement ce qui

se pratique pour la comptabilité des chemins de fer. Devant le comité des comptes publics, il a paru scandalisé lorsque l'honorable député de St. Jean lui a demandé s'il portait chaque année une certaine somme pour le compte de réfection (*wear and tear*). Il a répondu qu'il ne connaissait pas cette habitude. C'est pourtant quelque chose d'élémentaire et qui prouve l'incompétence absolue de M. Sénécal comme Gérant. S'il se fut donné le trouble de consulter Jacquemin à la page 79, Vol. II, il aurait trouvé ce qui suit et se serait exempté de faire une déclaration qui démontre sa parfaite ignorance :

" Il sera maintenant facile de rapprocher, pour chaque exercices, les recettes et les dépenses, en faisant cette comparaison à un triple point de vue : en prenant d'abord uniquement les dépenses annuelles, en ajoutant ensuite l'annuité relative à la réfection (*wear and tear*) de la voie, et puis enfin les deux annuités relatives à la réfection de la voie et à l'amortissement du matériel roulant."

Il est une autre question sur laquelle je désire attirer l'attention de cette chambre c'est le choix du personnel sur le Q. M. O. et O. Certes il y a des employés d'une incontestable valeur,d'une grande expérience, mais la plupart n'ont pas les qualifications nécessaires. Or, il est reconnu que le personnel doit être choisi avec un soin extrême si l'on veut avoir une bonne administration. Voici ce que M. Jacquemin dit sur ce sujet au vol I page 83 :

" La question du recrutement du personnel du service de l'exploitation a été, pendant de très longues années, une des plus grandes préoccupations des chefs du service des compagnies. Les fonctions à remplir étaient mal définies ; enfin toutes les personnes qui étaient considérées comme ayant une influence quelconque sur le choix du personnel étaient assiégées de sollicitations en faveur de candidats qui n'avaient aucune aptitude, et qui ne pouvaient invoquer en leur faveur qu'une suite d'insuccès dans plusieurs carrières infructueusement abordées...... Pendant de longues années les emplois de chemin de fer n'ont été recherchés que par des personnes qui avaient échouées dans d'autres directions."

N'est-ce pas là un tableau frappant du spectacle que nous présente l'administration de notre chemin de fer provincial ? M. Sénécal a recruté son personnel parmi les marchands qui avaient fait banqueroute, enfin parmi les gens qui avaient échoués dans plusieurs carrières. Mais, il y a rien d'étonnant à cela, puisque M. Sénécal lui-même n'est pas qualifié pour remplir le poste important qu'il occupe, il ne peut pas être bien sévère pour les autres quand on l'a été si peu pour lui. On s'imagine généralement que la direction d'un chemin de fer est la besogne la plus facile du monde : c'est une grave erreur ; M. Jacquemin s'exprime comme suit à ce sujet, volume I page 90 :

" L'exploitation des chemins de fer soulève un tel nombre de questions, touche à des intérêts si divers, que les études préparatoires les plus fortes

sont indispensables à ceux qui veulent aspirer à l'honneur de prendre part à la direction de ces immenses entreprises."

Eh bien ! je le demande, qui osera prétendre que M. Sénécal ait *fait* ces fortes études préparatoires? On sait au contraire qu'il n'a jamais ouvert un livre technique sur cette matière et que tout ce qu'il connait en fait d'administration il l'a appris sur le chemin de fer de Lévis et Kennébec qui n'a jamais été un modèle de prospérité sous l'administration de M. Sénécal.

Je crois avoir démontré M. l'Orateur que le chemin de fer de Q M. O et O. est mal administré ; je l'ai fait sans passion, les documents en mains. J'ai établi que ce chemin au lieu de nous rapporter des profits avait donné un déficit énorme l'année dernière. C'est là un état de choses déplorable et il serait criminel de ne pas signaler le danger qui nous menace.

Voici en peu de mots la position financière de la province. Au 1er juillet 1870 le capital de notre dette *permanente* était de $12,067,600. Cette dette a été contractée en trois emprunts : deux à Londres pour un montant collectif de $8,067,600 et l'autre à New-York pour $3,000,000.

Le premier de ces emprunts a été négocié à Londres par le trésorier actuel en 1874 pour une somme de trois millions huit cent quatre vingt huit mille piastres, le second par l'hon. député de Pontiac en 1876 pour $4,179, 600 et le troisième à New York en 1879 pour trois millions.

Or, tous ces emprunts ont été contractés pour subvenir aux dépenses occasionnées par la construction des chemins de fer entrepris ou subventionnés par le gouvernement provincial.

Le service annuel des intérêts sur ces deux emprunts contractés à Londres s'élève à une somme de $403,380 plus $80,673 pour le fonds d'amortissement, en tout $484,056. Les intérêts sur l'emprunt contracté à New York s'élèvent à $150,000 plus $30,000 pour le fonds d'amortissement, ce qui fait en tout $180,000.

En résumant tous ces chiffres on trouve que le service des intérêts et du fonds d'amortissement sur ces trois emprunts absorbe chaque année $664, 056.

Et en outre de la dette *permanente* il y a aussi la dette *flottante* de $500, 000 dûes à New York, de $270,000 dûes à la Banque de Montréal, de $300,000 dûes à la Banque du Peuple, en tout $1,070,000. Le dernier emprunt de $4,000,000 négocié à Paris, porte notre dette permanente à $15,067,600.

L'intérêt et le fonds d'amortissement sur cette dette forment la somme de $904,056.00 qu'il faut payer chaque année en sus de $2,000 000 qui sont requis pour le service purement administratif. En sorte que le budget de nos dépenses annuelles se monte à trois millions en chiffres ronds. En supposant que le fonds d'amortissement acquitte les $15 067,600 de dettes que nous avons, nous aurons à payer durant cette période pour intérêts et

amortissement $27,121,680 en bel or qui passera à l'étranger.

Pour faire face à ce passif, la Province possède : 1o. Le chemin de fer Q M. O. et O ; 2o. $3,000,000 représentées par le fonds d'emprunt municipal ; 3o. le prêt aux incendiés de Québec ; 4o. les créances dues à la Province par le gouvernement fédéral et celui d'Ontario.

Voilà, M. l'Orateur la vraie situation financière de la Province de Québec, elle est grave au possible et requiert de la part de nos gouvernants la plus sérieuse attention. Le domaine de nos terres publiques est fort restreint, toutes les meilleures terres ont été vendues, il ne nous reste plus dans l'avenir qu'une ressource importante, c'est le chemin de Q. M. O. et O.; de sa bonne ou sa mauvaise administration dépendra la prospérité ou la ruine de cette Province. Il est donc de la plus haute importance de voir à ce qu'il soit administré avec sagesse et économie. En conséquence, je demande à tous ceux qui ont à cœur la conservation de notre Province de se joindre à nous pour exiger du gouvernement un changement radical dans l'administration actuelle qui solde chaque année ses opérations par un déficit. Car ne l'oublions pas si nous continuons ce système des emprunts, nous finirons par épuiser notre crédit sur les marchés étrangers, nous diminuerons en même temps notre influence en face des autres provinces et la Province de Québec perdra la large place à laquelle elle a droit dans la Confédération.

